

Saab 9-5 SportCombi US-spec 2005–10

NEVS-brevet fredag 18 januari

1. Överenskommelsen klar: Vill förbjuda nya fossilbilar – redan om elva år

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2019-01-14, 11:59, uppdaterad 2019-01-14, 14:02

Innan helgen stod det klart att Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet kan släppa fram Stefan Löfven som statsminister – om socialdemokraterna går med på flera stora reformer. På så sätt kan dödläget i regeringsbildningen brytas. Om nu även Vänsterpartiet kan tänka sig att släppa fram en socialdemokratisk regering, vill säga.



Nya bilar med enbart bensin- och dieselmotor kan förbjudas 2030, enligt den nya överenskommelsen mellan Centerpartiet, Liberalerna, Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

För bilköparna och bilägarna finns det flera punkter i överenskommelsen som kan påverka hur de kommande åren blir. Men punkterna är allmänt skrivna och bjuder tyvärr inte på särskilt mycket information.

Den första punkten handlar om att bygga fler laddplatser för elbilar. "Fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut", står det i överenskommelse. Eftersom det också står "tankning" innebär det att även vätgasmackar omfattas.

Partierna vill också investera i mer produktion av biogas. Idag får biogasbilar en bonus i det nya bonus/malus-systemet, men försäljningen av gasbilar är trots det försvinnande liten.

Förbud mot nya fossilbilar om elva år

Den stora nyheten är att partierna vill förbjuda försäljning av nya bensin- och dieselbilar från 2030. Det är ett mål som även flera andra länder pratat om eller redan beslutat, men Sverige kan inte införa den typen av beslut på egen hand – det kräver ett godkännande av EU-kommissionen.

Partierna verkar inte beredda att besluta den här frågan direkt utan vill istället utreda ett förbud. Den utredningen ska tillsättas 2019.

"Regeringen kommer driva ett motsvarande förbud i hela den Europeiska unionen", står det.

Bonus/malus kan ändras

När det gäller bonus/malus-systemet vill partierna "förstärka och förenkla" klimatbonusen och även avgifterna. Exakt på vilket sätt bonusen och straffavgiften ska förstärkas och förenklas är oklart, men Centerpartiet har tidigare velat införa en elbilsbonus på 100.000 kronor. Den ligger idag på 60.000 kronor.

Andra punkter som också kan påverka bilägarna

• Vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, förstärks. I den nationella planen för infrastruktur 2018–2029, som redan är beslutat, läggs 700 miljarder på att vägar och järnvägar ska rustas upp.

• Det ska bli enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi hemma, till exempel för solceller och solvärme. Men det står inte på vilket sätt det ska bli enklare.

• Nya stambanor för snabbtåg mellan Stockholm, Göteborg och Malmö (men oklart hur snabbt de ska köra).

• Andelen som reser med cykel ska öka och bilpooler ska stimuleras. Skatteregler ska underlätta för cykelpendling.

Det står många fina ord i den stora överenskommelsen, men frågan är hur många av dem som kommer bli verklighet.

Till att börja med ska en ganska stor del av alla punkter utredas – och alla sådana utredningar kan som vi vet ta väldigt lång tid.

När det gäller att "förstärka och förenkla" bonus/malus-systemet och förbudet mot att sälja nya bensin- och dieselbilar skulle vi även här vilja veta mer konkret vad det innebär. Laddhybrider har ju förbränningsmotor men kan köras på el. Dieselbilar kan ibland tankas med HVO som sänker utsläppen. Och gasbilar som får bonus kan köras på fossil bensin.

Ett förbud mot nya bensin- och dieselbilar kräver tillstånd av EU-kommissionen, men det kanske inte är så invecklat som det låter när allt fler länder nu går i samma tankar.



[Så hög blir skatten med nya bonus/malus – törstiga fossilbilar ligger sämst till]



[Bonus/malus-skatten får kritik: ”När inte målen – bränslepriserna behöver mer än fördubblas”]



[Klart för dieselförbud: Miljözoner för personbilar 2022]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Volkswagen misstänks för nytt fusk med dieselmotorer

Mattias Rabe 14 januari 2019

Ett nytt fusk för att lura systemen vid avgastester misstänks ha hittats i Volkswagens 1,2-liters EA189-dieselmotor. Om fusk bekräftas kan det leda till att 370 000 bilar i Europa måste återkallas.



Tyska transportmyndigheten Kraftfahrt-Bundesamt, KBA, säger sig ha hittat misstänkt fusk i Volkswagen-koncernens lilla EA189-baserade dieselmotor på 1,2 liter som finns i många mindre modeller från Volkswagen, Audi, Seat och Skoda. Det eventuella fusket sägs röra mjukvara som implementerades i samband med uppdateringen som skulle åtgärda annat fusk. Det skriver Bild am Sonntag enligt flera stora medier, bland annat Reuters.

Åklagare är inkopplade i ärendet och förberedelser för att väcka åtal mot icke namngivna Volkswagen-chefer har inletts. Volkswagen försäkrade nämligen under 2016 att just denna 1,2-liters dieselmotor var fri från fusk. Förhör ska hållas under nuvarande vecka.

En talesperson för Volkswagen ska för nyhetsbyrån Bloomberg ha berättat att interna kontroller hittade oegentligheter med motorn och att de då meddelade myndigheterna.

KBA övervägde till en början att tvinga Volkswagen att återkalla omkring 30 000 berörda bilar i Tyskland. Den siffran kan växa till omkring 370 000 bilar över hela Europa om KBA finner att mjukvaran är olaglig.

Bilar med nämnda motor återkallades sent 2016 för åtgärd, som en del av den massåterkallelse av miljontals manipulerade bilar som Volkswagen-koncernen tvingades till efter att dieselgate-skandalen uppdagades.

ViBilägare

3. Provkörning: Honda CR-V Hybrid (2018)

Anders Helgesson 2019-01-13 10:00

Honda CR-V överger dieselmotorn till förmån för en unik hybridlösning.



Utöver det diskreta hybridmärket på framflygeln är det inte mycket som skiljer CR-V från de mindre miljövänliga syskonen.

Femte generationen Honda CR-V har stora skor att fylla. Totalt har det sålts närmare tio miljoner av CR-V sedan lanseringen 1995, stundtals har CR-V varit världens bäst säljande suv. Framgångsreceptet då som nu är fina utrymmen och trevliga köregenskaper.

Innerutrymmena är enastående, baksätets ben- och fotutrymme är nästan skrattretande generöst. Förarmiljön är tydlig och logisk, men vid starkt solljus blir de digitala mätartavlorna svåravlästa. Elefantöronstora sidospeglar ger fin runtomsikt, bra då backkameran snabbt smutsar igen. Skillnaderna mellan hybriden och övriga CR-V- programmet är att växelväljaren blivit till tryckknappar samtidigt som bagageutrymmet tappat 64 liter i lastvolym. Vidare omöjliggör hybridbatteriets placering en tredje sätesrad.

"Växlingarna mellan motorerna är absolut omärkbar, men vid mer engagerad körning finns en ”tröghet” innan systemet vaknar till liv."

Den traditionella lösningen för bensin/el-hybrider är att förbränningsmotorn står för drivningen och att elmotorn vid behov assisterar. Honda har istället valt att bygga vad man skulle kunna kalla ”elbil med en kraftig räckviddsförlängare”. En 184 hästkrafter stark elmotor är primär drivkälla. En fyrcylindrig förbränningsmotor av Atkinsontyp är kopplad till en generator vilken förser elmotorn med direktverkande ström. Hybridsystemets litium-jonbatteri (1 kWh) laddas vid inbromsning och av förbränningsmotorn.



Knappstyrd växelväljare. Rattpaddlarna styr bromsregenereringen.

Fördelen med att använda förbränningsmotorn som generator är att den kan gå på gynnsamma varv under längre tid. I regel startar bilen helt eldriven och tar då ström från batteriet. Vid cirka 30 km/tim startar förbränningsmotorn. Gasar föraren mindre än vad som är idealt justeras förbränningsmotorns belastning, den extra strömmen skickas till batteriet. Vid jämn hastighet från cirka 70–80 km/tim låser en hydraulisk koppling förbränningsmotorn till drivhjulen. Vid lätt acceleration assisterar elmotorn förbränningsmotorn, men vid kraftigare pådrag frikopplas förbränningsmotorn igen.

Vid vardagskörning fungerar hybriddrivlinan utmärkt, känslan påminner en hel del om att köra en bil med steglös automatlåda (CVT). Växlingarna mellan motorerna är absolut omärkbar, men vid mer engagerad körning finns en ”tröghet” innan systemet vaknar till liv. Under en kort provkörning är det svårt att säga något om bränsleförbrukningen, men färddatorn under den bitvis ganska tuffa körningen konstaterade en förbrukning på 6,8 l/100 km. Visserligen en bra bit från den officiella siffran på 5,5 l/100 km men fortfarande lägre än för fyrhjulsdrivna CR-V utan hybriddrift (7,1 l/100 km).

Är CR-V Hybrid en fullvärdig ersättare till tidigare dieselversion? Tveksamt. Dragvikten är begränsad, 750 kilo är rent uselt. Vidare tror jag att det kan bli kärvt att nå ned till dieselns förbrukning. Men; med rätt körmönster kommer jag säkert bli motbevisad. Jämfört med vanliga CR-V vill Honda ha cirka 65 000 kronor extra för hybriddriften. Ett surt piller att svälja, men den som gör det – vilket Honda Sverige förväntar sig att cirka hälften av CR-V- köparna gör – får en bekväm och tekniskt intressant bil.

Plus: Fjädringskomfort, körupplevelse, smidig drivlina.

Minus: Dragvikt, drivlinan kräver viss tillvänjning.

Vad nytt? Hybriddrift.

För vem? Den som vill ha ett lite renare miljösamvete.



Några extra sladdar är allt som visar att detta är en hybridinstallation.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nya Audi RS Q3 testar femman i norr

Mattias Rabe 13 januari 2019

Nya Audi Q3 ska förvandlas till en prestandabil, precis som gamla Q3:an en gång blev. Här är färska bilder från de norrländska skogarna, bilder som framför allt bekräftar en ny RS-detalj.



I somras presenterade Audi nya Q3, andra generationen av märkets näst minsta suv. I höstas var vi iväg och provkörde instegsvarianten Q3 35 TFSI med 1,5-liters bensinfyra på 150 hästkrafter, något som inte räcker långt om man vill mäta sig med andra snabba tyskar. Inte ens nuvarande ”värstingen” Q3 45 TFSI räcker speciellt långt med sin tvålitersfyra på 230 hästkrafter som tillåter 0-100 km/h på 6,3 sekunder och toppfart på 233 km/h. Det måste till något betydligt vassare för att inte passera obemärkt förbi, och det är här RS Q3 kommer in i sammanhanget.

Gamla RS Q3 hade 340 hästkrafter (från början 310 hk) och kunde pumpas upp till 367 i performance-utförande. Högre effekt än så blir det så klart i nya generationen. 400 hästkrafter kan vi förmoda att det blir med anledning av senaste RS3 som har just 400 pållar hämtade ur Audis omtyckta radfemma på 2,5 liter. Men vi tror att Audi har större planer än så, vi tror effekten hamnar på över 400 hästkrafter. Anledningen till vårt antagande? Mercedes släpper snart nya AMG A 45 4Matic som i vassaste utförandet ger 421 hästkrafter. Vi tror inte att Audi vill ligga 21 hästkrafter efter en av värsta konkurrenterna (även om A-klass är ett lågbygge i jämförelse med Q3).

Spionbilderna visar det vi kan förvänta oss av en RS Q3, det vill säga stora luftintag i fronten, två stora och ovala ändrör, stora hjul som täcker nästan lika stora keramiska och hålborrade bromsskivor fram. Baktill är skivorna betydligt mindre och dessutom av stål.



Grillen bjuder på en tydlig nyhet – ett nytt grillmönster. Audis RS-bilar har normalt bikakemönstrat grillmönster men här rör det sig om något annat. Vi har sett samma mönster tidigare, det var på spionbilder på kommande RS Q8. Antingen får alla RS-modeller detta nya mönster, alternativt RS-versionerna av märkets suvar.



GALLERI
Spionbilder på nya Audi RS Q3
20 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Lexus LC Cabriolet visas i Detroit

Peter Klemensberger 14 januari 2019

Efter coupé följer cabriolet. Så även i fallet med Lexus LC. Ett i det närmaste produktionsklart koncept visas upp under Detroitsalongen.



***FILM*: https://youtu.be/6mB2CBdQLzo**

För tre år sedan drog Lexus av täcket på modellen LC under bilsalongen i Detroit. Till årets upplaga av salongen gör man det på nytt men med cabrioletversionen.

Att coupén LC ska komma i öppen version skrev vi om för redan ett år sedan då informationen läckt ut från insidan men nu är alltså modellen officiell även om det vi ser på bilderna är ett koncept. Ett koncept som i det närmaste är att betrakta som produktionsklart då formen är välbekant från coupén.

Lexus har släppt data för den öppna versionen som i millimeter mäter 4 770 på längd, 1 920 i bredd, 1 340 i höjd och 2 870 i axelavstånd. Jämfört med coupén är den tio millimeter längre och fem millimeter lägre, annars är stämmer måtten versionerna mellan. Mer information är att vänta när bilen väl täcks av på salongen som öppnar i dag den 14 januari.

Vår provkörning av Lexus LC Coupé kan du läsa här.



GALLERI
Lexus LC Cabriolet Concept
13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Här är Cadillacs första eldrivna bil

Peter Klemensberger 14 januari 2019

En Cadillac med eldrift. Jo, det är sant. Ett suv-koncept ska visas upp under Detroit-salongen som öppnar i dag.



I går tjuvstartade Cadillac i Detroit. Deras nya modell XT6 täcktes av en dag innan själva bil-salongen. Den nya crossovern får ursäkta men det som visas upp under själva salongen lär skapa mer intresse: Cadillacs första eldrivna bil i form av en suv.

Bilens namn och teknik ska strax avslöjas. Klart är dock att Cadillac ska vara General Motors förtruppsmärke när det kommer till eldrift och konceptet som nu visas upp bygger på en plattform som ska delas av hela GM-koncernen.

Plattformen ska vara flexibel och snabbt kunna anpassas för olika segment och med såväl fram-, bak- som fyrhjulsdrift.

Plattformen kommer att användas av fler Cadillac-modeller och märket ska presentera en ny modell per halvår fram till 2021.



ENERGInyheter.se

7. Dacia startar en billig elbil 2020/2021



Publicerad av **Markku Björkman** - 14 jan 2019

Rumäniens bilproducent Dacia kommer att lansera en 100 procent elektrisk driven bilmodell sannolikt fram till åren 2020-2021, men prototypen kommer att presenteras redan 2019 informerade tidskriften Sport.ro enligt Daily Express.



Denna Daciamodell är ännu inte helelektriskt driven,
men i år presenteras en helelektrisk prototyp av den rumänska biltillverkaren.

Enligt den brittiska publikationen kommer den första versionen av Dacia-elbilen att ha ett batteri, som möjliggör en körsträcka på ungefär 160 kilometer på en laddning och som kommer att ha ett överkomligt pris - vilket gör bilen till det bästa alternativet för vardagligt bruk. Med tanke på räckvidden lämpar bilen bäst för pendling. Många bilköpare klagar över dagens dyra elbilar, men Dacia skulle snabbt kunna lösa detta problem, kommenterade Daily Express.

År 2019 kommer att vara en brådskande tid för elbilsindustrin, med många tillverkare redo att lansera nya elbilsmodeller med ökade kördistanser och billigare priser. Trots dessa förändringar är elbilar inte billiga. Det är ett problem som Dacia vill lösa på kortast möjliga tid.

Dacia-fabriken i Rumänien ökade produktionen med 6,8 procent år 2018

8. Ford presenterar strategi för elektrifiering

Patrick Ekstrand

Publicerad: 2019-01-14

Ford satsar på nya helelektriska modeller och utlovar att alla modeller ska kunna fås med elmotor. Detta enligt en framtida strategi som biltillverkaren presenterade förra veckan.

Hur seriös planen är återstår att se, då företaget även talar om så kallade mildhybrider och hybrider, alltså bilar utan laddsladd.

Samtidigt finns omständigheter som antyder att elektrifieringen kan komma att bli långtgående. Detta då företaget också bekräftar att det finns konkreta planer på ett samarbete med Volkswagen. Den tyska biljätten har ambitiösa planer i fråga om elektrifiering, bland annat handlar det om en plattform för elbilar och batteriavtal på svindlande belopp.

[VW beställer batterier för 500 miljarder]

[Snart kan Ford och VW samarbeta kring elbilar]

[Nu kan Ford Mustang får med elmotor]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Geely visar elektrisk sedan med hal kaross

Mattias Rabe 14 januari 2019

Senare i år ska Geely, Volvo-ägaren, presentera en helt ny elbil. Redan nu får vi se en första bild och vi får samtidigt reda på några detaljer.



Elbilar är inget nytt för kinesiska Geely som sedan sensommaren 2010 äger Volvo Cars. 2015 släppte de Emgrand EV, en sedanmodell som vid blandad körning når 30 mil per laddning och vars batteri med snabbladdare sägs kunna laddas fullt på endast 48 minuter.

Fyra år senare är det dags för ännu en elektrisk sedan från Geely, denna gång en betydligt mer slank sak, vilket vi med tydlighet ser på den första bild som har skickats ut.

Geely skriver att bilen, vars namn ännu är okänt, är en globalt utvecklad produkt som ska gå i spetsen för den satsning som kineserna ska göra på marknader utanför den inhemska.

Geely har satsat på en täckt grill och strålkastare som sträcker sig långt bak över framskärmarna. Lågt luftmotstånd har legat i fokus vid formgivningen och Cd-värdet sägs vara 0,2375, vilket är väldigt lågt. För att göra karossen än mer hal har Geely valt infällbara handtag à la Tesla och Jaguar I-Pace.

Vi kan misstänka att det finns en hel del Volvo-teknik under den slimmade karossen. Möjligtvis komponenter som kommer att delas med Volvos första elbil (vi räknar inte C30 Electric som var något av en rullande testbänk).

Om inte annat så är det Volvos tidigare designchef Peter Horbury som är ansvarig för designen.

Världspremiär för den elektriska sedanen är det senare i år.

Mattias Rabe

RECHARGE

10. Teslas knep för att stoppa blockerande fossilbilar

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2019-01-14, 20:13

Bilister som blockerar laddstolparna längs vägarna med sin bensin- eller dieselbil har blivit ett problem för elbilsägarna. Många "fossilbilister" tänker nog inte på att de blockerar en värdefull laddstolpe för en elbilist. Eller så väljer de helt enkelt att blockera den som en protest, som en mängd pickupförare nyligen gjort i USA.



Det här är inget nytt problem, men Tesla verkar arbeta på en lösning som åtminstone delvis kan komma till rätta med problemen, skriver Electrek.

I Kina har vissa av Teslas snabbladdare försetts med en liten uppfällbar "spärr" som aktiveras när ingen står vid Superchargern. När en Teslaförare dyker upp för att ladda skannas en QR-kod på "spärren" i en mobilapp och spärren fälls då ned.

Det här är inget felfritt system, dels eftersom det blir ett extra steg för Teslaägaren att kliva ur bilen för att skanna koden, och dels för att själva spärren är så liten att många som har en högbyggd bil – till exempel en suv eller pickup – enkelt kan "överlista" den.

Men det kan ändå vara en bit på väg för att lösa problemet, och spärren kan åtminstone fungera som en tankeväckare för alla som funderar på att parkera där.

"Nästan alla nya Superchargerstationer har de här installerade. Tar mindre än en minut av din tid", skriver en Twitteranvändare som också lagt upp bilder på hur de fungerar.

MotorMagazinet

11. Därför lanserar Opel en ny dieselmotor

Flemming Haslund

11 januari 2019 10:50

Dieselmotorerna är fortfarande förpassade till skamvrån, men det hindrar inte Opel från att lansera en ny kraftfull dieselmotor. Tillverkaren räknar med att förbränningsmotorn kommer dominera i nästan ett årtionde till.



Biltillverkarna börjar vänja sig vid det nya och betydligt kärvare läget för dieselbilar. Några få biltillverkare har eller är i full färd med att fasa ut dieselmotorn, ännu fler har fasat ut dieselmotorn ur sortimentet på sina mindre bilmodeller. Och de flesta har bantat utbudet av dieselbilar i sitt modellprogram.

Men de flesta biltillverkare behåller fortsatt dieselmotorn som alternativ i sina modellprogram. Flera aktörer i bilbranschen har också den senaste tiden argumenterat för dieselmotorns fortsatta existens och pekat på dess fördelar gentemot bensinmotorn. Hos Bosch hävdar man till och med att dagens dieselmotorer är lika rena som bensinmotorerna.

Och hos Opel har man precis presenterat en ny dieselmotor till modellerna Astra och Insignia. Den nya Opel-dieseln är enligt rådande trend en överladdad radfyra, i detta fallet med två turboaggregat, och ger många hästkrafter ur lite motorvolym.

Bakom modellbeteckningen ”1,6 BiTurbo D” döljer sig 1,6 liter som ger 150 hästkrafter och ett vridmoment på hela 350 newtonmeter, vilket innebär att motorn med sina prestanda brädar flera större tvålitersdieslar.

– Opel ser en framtid även för diesel som bränsle i personbilar. Med diesel sparar man 20-25 procent i koldioxidutsläpp jämfört med om man kör bensinbil. Dieselbilen är fortfarande ett förnuftigt alternativ för många bilägare, i synnerhet för dem som ofta kör längre sträckor och de som ofta drar någon form av släp. I dessa lägen är finns det fortfarande inget bra alternativ till dieselbilen. Det säger Erik Morsing, pressansvarig för Opel i Danmark.

Opel räknar med att omkring hälften av alla bilar som man säljer år 2030 alltjämnt kommer ha en förbränningsmotor under huven.

Opel lanserar i samma veva även en ny bensinmotor, även denna en 1,6 liter stor radfyra med turboöverladdning. 1,6 T ger 200 hästkrafter och ett vridmoment på 280 newtonmeter.

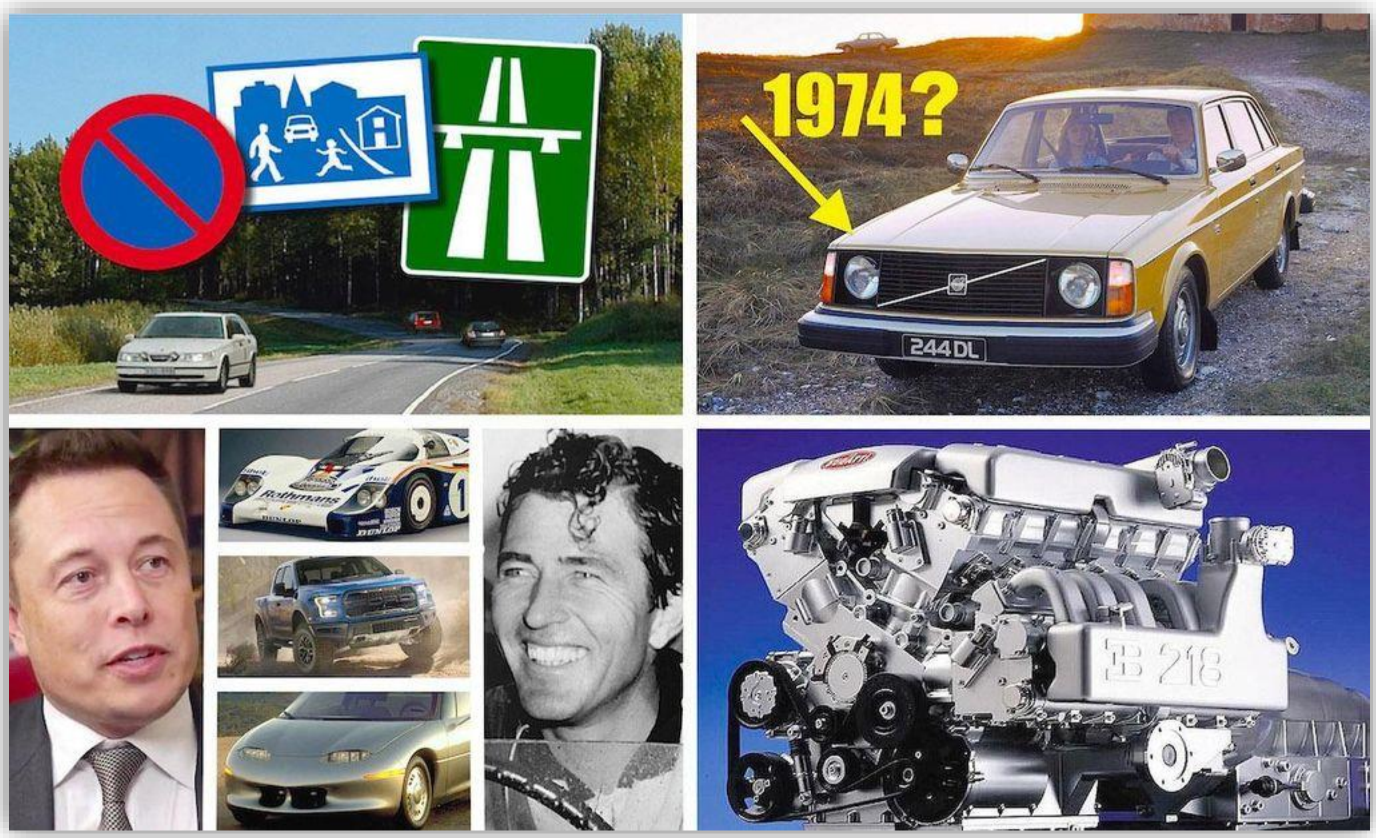
auto motor & sport

12. Super-Quiz: Våra 10 mest populära frågesporter

Av **Pär Brandt**

Publicerad 2018-01-01 13:58, uppdaterad 2019-01-11 13:46

Nu kan du välja din favorit, gnugga geniknölarna och framför allt utmana polarna. Vem av er är mest kunnig på bilar?



Super-Quiz:
https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20180101/super-quiz-vara-tio-mest-populara-fragesporter/

13. 15 bästa familjebilarna de senaste 20 åren

Jan-Erik Berggren

30 okt 2018 14:20

En stor och rejäl kombi. Det har varit modellen för den svenska familjebilen. Och visst dominerar kombibilen när vår expert Jan-Erik Berggren listar de familjebilarna som gjort störst intryck på honom genom åren. Jan-Erik Berggren har testat bilar för Expressen och Allt om Bilar sedan sommaren 2001 och här är hans 15 bästa familjebilar.

1. Volvo V70



Kommentar: Bilen som byggde det moderna Sverige och en mångårig bästsäljare för Volvo. Och jag är säker på att när V70 skulle ersättas med den betydligt dyrare och större V90 föregicks modellbytet av otaliga strategimöten på Torslandaverken.

Jag minns speciellt modellbytet 2007-2008. Testkörningen hölls i Tyskland och Volvo rullade fram modeller som var allt annat än bränslesnåla – som låg i tiden. Pr-folket skruvade på sig och lovade att snålare motorer var på gång. Bakom kulisserna hade Volvo då redan skapat DRIVEe-projektet med grönare drivlinor lite i hemlighet, men det var det ingen som vågade berätta. V70 byggdes 1997-2016 och är vår vanligaste bilmodell på vägarna. Trots att många alltid klagade på att bagageutrymmet inte var lika fyrkantigt och rymligt som på 900-serien är det många som i dag längtar till de stora klassiska V70-bilarna.

2. Volkswagen Passat



Kommentar: Utmanaren till Volvo V70 och bilen som verkligen får symbolisera Volkswagen-gruppens klättring till platsen som etta bland världens biltillverkare. Volkswagen Passat Variant valde VW att kalla bilen i Sverige men på senare år har VW försökt byta ut Variant till Sportscombi.

Kombin har växt rejält genom åren och har också blivit lyxigare och dyrare för varje modellbyte sedan introduktionen 1974. Designen har gått från folklig och enkel till allt mer exklusiv och det är i Passat som VW lanserat flera av sina teknikinnovationer. Passat är så genomarbetat bra att den gränsar till tråkig. Men varför bry sig – VW har räknat pengarna och försökt bygga in personlig i andra modeller i stället.

3. Volkswagen Sharan



Kommentar: Jag har ägt en blå Sharan från 1998 och mina barn älskade den. Det gick att plocka ur alla sju stolarna – som var individuella – och det fanns ett praktiskt bord i ryggstödet på framstolarna. Den saknade klimatanläggning men det gick bra att öppna sidorutorna – så som man gjorde förr. Sharan var en gång ett samarbetsprojekt mellan Ford, Seat och VW med syskonbilarna Ford Galaxy och Seat Alhambra.

Första generationen kom 1995 och bilen förnyades 2001 och 2006. Sharan finns fortfarande kvar i VW-programmet, och hos Seat som Alhambra, men tiden verkar springa ifrån den här fina designen. Dagens Sharan har skjutdörrar vilket gör den ännu mera praktisk för en barnfamilj. Är du ute efter en begagnad familjebil så är Sharan ett bra alternativ. Står du bara ut med den lite busslika körställningen och något sega styrningen så får du en slitstark kompis. Och kanske älskar dina barn bilen lika mycket som mina gjorde.

4. Volvo V60



Kommentar: Om vi ska vara ärliga och så här i efterhand: den första generationen, som kom 2010, var inte jättebra. Det är årets modell som kvalar in på den här listan, trots att den presenterades för mindre än ett halvår sedan och jag gjorde testkörningen så sent som i våras. V60 och S60 är de sista bilarna som visas på Volvos så omtalade SPA-plattform. Det fina chassit och den fina styrningen kommer många svenska familjer att njuta av i många år framöver. Jag hoppas och tror att Volvo rättat till problemen från V60, baksätet och bakdörrarna fungerade inte så bra för barnfamiljer, och den höga säkerhetsnivån kommer att betyda förre dödade och skadade på svenska vägar.

5. Mitsubishi Outlander PHEV



Kommentar: Dundersuccén som för alltid kommer att förknippas med hur svenska tjänstebilsförare började prata laddtider och sladdar runt fikabordet på jobbet. En rymlig suv där alla fem sitter väldigt bra. Och gott om plats för bagage är det också. Det finns förstås andra drivlinor än den laddbara och sitt- och körställning är förstås lika bra. Outlander uppdaterades i somras med en effektivare drivlina. Den första generationen kunde vara lite väl törstig under långkörningar.

6. Kia Optima



Kommentar: Jag minns när jag första gången jag såg Kias snygga Optima. Det var på bilsalongen i Los Angeles och samtidigt som Victor Muller stod och snackade vitt och brett om nya Saab 9-4X. Men det dröjde innan Kia valde att skicka bilen till svenska kunder. För det var förstås främst kombin som vi var ute efter. När den väl kom till Sverige var den inte helt i tid med köparnas efterfrågan men det blev det snabbt ändring på. De senaste två åren har Optima som först kombi och sedan också laddhybrid verkligen hittat hem till svenska familjer. Mycket är lagom med Kia Optima och inte minst är det här en lagom dyr familjebil. Köregenskaperna är riktigt bra och de nyare modellerna har bra ljudisolering.

7. BMW 5-serie



Kommentar: En bil som vid varje ny generation kallas "världens bästa bil" går förstås inte att undvika på en sån här lista. Jag har personligen inte alltid älskat BMW:s 5-serie som stundtals känts snudd på omodern. Men efter en vecka bakom ratten går det inte att bli besviken på BMW:s storsäljare. Den sitter perfekt på vägen och motor och växellåda fungerar alltid fint ihop. Det finns också alltid en rad effektiva motorer och då och då har BMW släppt fram en M5 Touring, ja, om nu familjen skulle slumra till. Förra året kom den senaste generationen och den visade verkligen att BMW är på rätt väg vad gäller säkerhet, assistanssystem och interiördesign.

8. Peugeot 308



Kommentar: 307 var den första kombi jag testkörde från Peugeot och jag minns hur jag och många med mig gillade det billiga och nätta paketet. Men 307:an hade många barnsjukdomar och jag tror att Peugeot tappade många kunder under de åren. Tyvärr kanske många aldrig gav 308 en chans. Vinnare av Car of the Year 2014 är riktigt fin att köra och ett bevis på att en bra familjebil och en hyggligt stor kombi inte behöver vara jättedyr. Exteriördesignen har utvecklats mycket genom åren då 308 i dag har ett exklusivt och rent snitt. Nya instrumenteringen i-cockpit har bara delvis letat sig in 308 som ändå har en ren instrumentbräda med en väl integrerad bildskärm.

9. Saab 9-5 Combi



Kommentar: Min allra första riktigt testkörning var den uppdaterade Saab 9-5 försommaren 2001. Då var 9-5 – som ersatt 9000 fyra år tidigare – Saabs första kombi sedan 1978. Självklart blev det här en dundersuccé i Sverige. 9-5 beskrevs ofta som den kanske snyggaste kombin av alla då det var en modell som såg bättre ut som kombi än som sedan. 9-5 fick ett lyft med etanolvågen som höll liv i modellen i många år.

Som generation fanns första generationen av Saab 9-5 i över tio år. Saab försökte överleva som bilmärke med lanseringen av en ny 9-5:a på hösten 2009. Det byggdes också en kombi och jag var anmäld till testkörningen av bilen, i Båstad, men allt ställdes in när Saab gick i konkurs. Jag saknar verkligen Saab, 9-5:an och de ofta kluriga och smarta lösningarna. Jag är säker på att Saabs utvecklingsavdelning i dag haft en helt egen tanke om självkörande bilar.

10. Mercedes E-klass



Kommentar: Precis som BMW:s 5-serie så finns Mercedes E-klass alltid med när det pratas om vilken bil som är allra, allra bäst. Men för mig var E-klass väldigt länge lika med långt, stort och lite sävligt. En Mercedes kunde i början av 2000-talet bara köras väldigt lugnt och metodiskt. Och så rostade bilarna också, och hade en mängd problem. Men när väl Mercedes valde att satsa på kvalitet och körbarhet igen har E-klass hittat tillbaka till mitt hjärta. I dag står Mercedes E-klass för framåtanda och innovation och jag minns lugnet i själen när jag första gången såg Mercedes nya fina instrumentbräda: "Aha, det är ju så här framtiden ser ut".

11. Ford Mondeo



Kommentar: Det är lite synd att Fords fina Mondeo för en sån undanskymd tillvaro på den svenska bilmarknaden. En gång en storsäljare och en bilmodell som alltid kunde utmana Volvo, Audi och Toyota. Ford fanns förr alltid med när vi listade ut konkurrenter till Volvo-bilarna. Ford har under några tunga år halkat efter i utvecklingen. Men kanske är det nya tider på gång. En laddhybridversion av Mondeo ska vara på gång och troligen då även som kombi.

Jag hoppas att Ford nu fortsätter det man påbörjat med Fiesta och Focus och bygger in riktigt fina köregenskaper i nästa generation av Mondeo. För Ford Mondeo var alltid en bil jag älskade att vänja mig vid. Första dagarna kändes den lite som en traktor men efterhand lossnade det och jag och Mondeo blev alltid som bästa vänner när det var dags att lämna tillbaka bilen. Då hade jag vant mig vid de trubbiga kanterna och den lite råbarkade stilen. Mondeo har sällan varit elegant eller fin i kanten – vilket jag gillat. Jag kunde också valt Mondeons motsvarighet bland de ännu större familjebilarna – S-Max – men Mondeon kom med på listan tack vare sin långa tradition i svenska bilhallar.

12. Renault Espace/Scenic



Kommentar: De runda formerna, stora lyktorna och versionen RX4 med reservhjulet på bakdörren. Renaults familjebilar har alltid varit lite före sin tid. De var också tidigt på suvtrenden och ritade om sina familjebilar till att bli lite tuffare och rakare i formerna. Jag var sugen på en RX4 i slutet av 1990 och Scenic var länge ett billigare alternativ till VW Sharan och Ford Galaxy. Lite mindre också varför Scenic gillat de som inte behöver så stor bil men som vill ha många sittplatser.

I dag är Scenic och Espace riktiga storlastare även om formen säger något annat. Jag har alltid gillat det kompromisslösa i att Renaults familjebilar aldrig försökt vara något annat än familjebilar. Här vet vi att körställningen är hög, styrningen inte speciellt direkt även om den på senare år är snabb, och drivlinan rätt seg och trött. Det ska vara så.

13. Audi A6 Allroad



Kommentar: Jag skulle på allvar kunna bo i en Audi A6 Allroad. Eller i alla fall köra jorden runt i en. Det är som att de fina köregenskaperna från Audi A1, storbilskänslan och tekniken från Audi Q7 och den snabbtänkta drivlinan i R8 smälts samman i en enda bil: A6 Allroad. Nu stämmer förstås inte det riktigt eftersom ingen av de där bilmodellerna fanns när Audi byggde sin första Allroad. Varianten av A6 var dessutom borta några år – varför tvekade Audi? – innan den nu förstås hittat tillbaka till modellprogrammet. En Allroad är också Audi på något sätt – den förkroppsligar hela varumärket. Jag körde min första Allroad jul- nyårshelgen 2001-2002 och trots att det hände väldigt mycket under de två veckorna går det inte att glömma Audi A6 Allroad.

14. Subaru Outback



Kommentar: Som Subaru-folket njuter av att påpeka att de som köpte den första Subaru Outback i Sverige var Volvo. Enligt Subaru var det Outback som i praktiken födde Volvo V70 Cross Country. Men det är inte bara därför som den platsar på den här fina listan. Om Audi A6 Allroad förkroppsligar varumärket Audi så är Subaru Outback bilen som är synonym till ordet robust. Det blir förstås inte sämre av att svenska bilägare är så nöjda med sin Subaru, ja, de som valt en förstås. Subaru har den udda strategin i bilvärlden att de ska vara ett enprocentsmärke. Det vill säga: de ska ha en procent av marknaden. I dag betyder det cirka en miljon sålda bilar per år och att de slipper hetsen av att alltid dubbla försäljningen på x antal år tror jag återspeglas på en sund och hållbar bilutveckling. De har inte får bråttom – och det märks bilarna.

15. Toyota Prius



Kommentar: Många bilar på den här listan symboliserar ett steg i utvecklingen de senaste 20 åren. Och det går förstås inte att göra en sån här lista utan att plocka med bilen som för alltid är förknippad med hybriddrivlinan och elektrifieringen. Det Toyota gjorde med Prius för snart 20 år sedan kämpar vissa tillverkare med än i dag. Prius i sig är kanske inte en utpräglad familjebil men Prius Plus fungerar bra som familjefraktare. Prius är till för dig som struntar i allt vad körglädje och drivlinor heter, den är för dig som vill ha en energieffektiv och pålitlig bil. Jo, den är rätt ful också, men det får man heller inte bry sig om.



Jan-Erik Berggren

14. Sex svenskar köpte nya hyperbilen

Redaktören bytbil 2019-01-08

BytBil avslöjar: McLaren-bilarna för 10 milj till Sverige



BytBil kan avslöja att sex exemplar av superbilen McLaren Senna har sålts till Sverige. Bilen kostar från 10 miljoner kronor och har 800 hk. – Vi fick en bra tilldelning av bilar, vi är fantastiskt nöjda med det, säger Gustav Leuhusen, brand manager för McLaren i Sverige.

McLaren Senna är en av de mest extrema sportbilar som finns att köpa i dag. Namnet är en hyllning till den förolyckade F1-stjärnan Ayrton Senna. De som kört bilen, som endast väger 1200 kg och har 800 hk, säger att det är en underbar upplevelse.

– Det är en helt fantastisk bil att köra, jag har än så länge bara provkört den snabbt, men jag längtar tills jag får köra den på bana, säger Gustav Leuhusen, brand manager för McLaren.

Redan McLarens ”standardmodeller” är relativt extrema, McLaren Senna är mer av allt och kan med rätta kallas för en hyperbil. Bilen har bland annat aerobroms som tillsammans med kol-fiberkeramiska bromsar gör att bilen stannar från 300 km/h på endast 215 meter, en enorm bromskraft.

Andra spännande detaljer är kolfibervingen som justerar sig automatiskt och kan öka bilens downforce med upp till 800 kilo för maximalt väggrepp. Trots det väger spoilern inte ens fem kg.

Bilens motor är en V8 på fyra liter med dubbelturbo och ger en toppeffekt på 800 hk och ett maximalt vridmoment på 800 newtonmeter. Det är tillräckligt för att ge bilen en toppfart på 335 km/h och en accelaration upp till 100 km/h på 2,8 sekunder.

BytBil kan avslöja att hela sex exemplar av de 500 som tillverkas har sålts till Sverige. Två av dem har redan levererats till lyckliga köpare. Fler är på väg till sina nya ägare. De bilar som hittills registrerats in är av färgerna grå, orange och blå.



– Vi fick en bra tilldelning till Sverige, det är ganska så fantastiskt, säger Gustav Leuhusen.

Köparna får betala från 10 miljoner kronor för sina bilar, och ändå kan det vara deras bästa bilaffär i livet. Bilen har redan ökat flera miljoner i värde. Och värdet väntas stiga ytterligare då de 500 tillverkade exemplaren inte är i närheten av att fylla efterfrågan.

Nyligen bjöds en Senna i nyskick ut för 15 miljoner kronor, och tidigare har ett exemplar sålts på välgörenhetsauktion för 23 miljoner kronor.



RECHARGE

15. Mildhybrid, elhybrid och laddhybrid – så funkar begreppen

Av Toyota

Toyota reder ut hur elektrifierade bilar fungerar och hur framtiden för de olika teknologierna ser ut.



Det pratas mycket om hybridbilar och "elektrifierade" bilar. Det är ett smidigt och enkelt sätt att sänka både förbrukningen och utsläppen, och något som Toyota storsatsat på ända sedan lanseringen av första generationen Prius 1997.

Toyota har som mål att bygga helt utsläppsfria miljöbilar, och inte bara när de körs. Toyota ser till hela livscykelperspektivet, inklusive batteritillverkning och återvinning av bilen istället för skrotning.

Det finns flera begrepp som riskerar att krångla till bilköpet, och som kan vara bra att hålla koll på. Här reder vi ut några av dem.

Vilka typer av elektrifierade bilar finns det?

Mildhybrid eller lätthybrid

Den här tekniken har det pratats om i flera år, men det är först nu den börjar få fäste på allvar.

Fördelar: En mildhybrid har en kombinerad startmotor/generator som kan ge en extra "push" när det behövs. På så sätt behöver förbränningsmotorn inte jobba lika mycket – det ger lägre utsläpp.

Nackdelar: Kan ej köras på ren eldrift med förbränningsmotorn avstängd.

Fullhybrid/Elhybrid

En bil med fullhybridteknik har potential att bli betydligt klimatsmartare än en vanlig bil utan hybridteknik. Det här är tekniken som Toyota storsatsat på sedan lanseringen av första generationen Prius 1997. Toyota har sålt tolv miljoner elhybridbilar sedan 1997 som minskat koldioxidutsläppen med 77 miljoner ton.



Nya Toyota RAV4 finns som elhybrid.

Fördelar: Hybridtekniken gör bilen supersmidig att köra, särskilt i stadstrafik, och då kan bilen till stor del rulla på el. Du behöver inte koppla in bilen med sladd för att ladda den, eftersom att den självladdas vid körning. Enligt Toyotas undersökningar körs hybridbilarna på el mellan 50 och 75 procent av sträckan i stadstrafik.

Nackdelar: Räckvidden på el är inte lika lång som för en hybridbil som kan laddas i uttag – dock tar elen inte slut.

Laddhybrid

En laddhybrid, eller pluginhybrid som den också kan kallas, kan laddas genom att plugga in sladden i ett uttag.

Fördelar: Räckvidden på eldrift blir flera mil – det ger en härlig körkänsla, särskilt i stan.

Nackdelar: Behöver ett större och tyngre batteri. Förbrukningen blir bara låg så länge du laddar bilen och kör på el så ofta du kan.

Batterielbilar

Helt eldrivna bilar som lagrar strömmen i ett batteri har betydligt längre räckvidd på el än en laddhybrid, men inte lika lång som en fullhybrid/elhyrbid. En elbil är smidig att ladda hemma över natten, men inte lika smidig för den som inte har möjlighet att ladda hemma.

Fördelar: Du kan alltid köra helt på el. Det ger en härlig och tyst körkänsla. Noll lokala utsläpp medan bilen körs.

Nackdelar: Det krävs ett stort och tungt batteri. Högt inköpspris. Räckvidden blir kortare i kallt klimat. Kan ta tid att ladda fullt.



I Sverige säljs sex Toyotabilar med hybriddrift, varav en laddhybridmodell.

Vätgasbilar

Det här är en annorlunda typ av elbil där energin inte lagras i ett batteri. Istället tankas bilen med vätgas som sedan omvandlas till energi med hjälp av en bränslecellsstack. Vid sidan av fullhybrider är det här en biltyp som Toyota storsatsar globalt på, just nu med den futuristiska modellen Mirai.

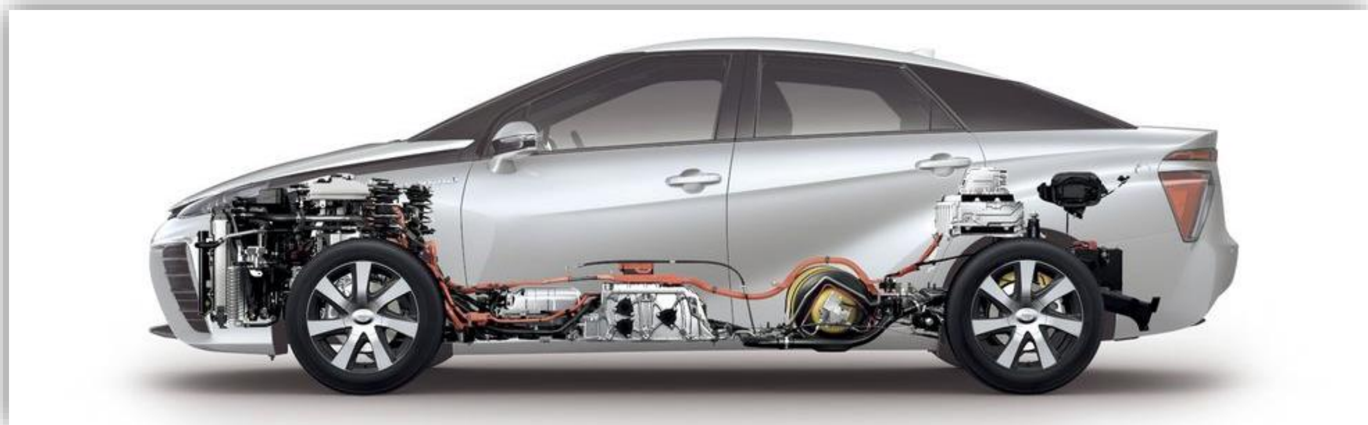
Fördelar: Samma härliga och tysta körupplevelse som i en batterielbil, men med längre räckvidd. Det går snabbare att tanka vätgas än att ladda en elbil, cirka tre minuter. Inga lokala utsläpp – det kommer bara vattenånga ur avgasröret. Dubbelt så energieffektiv som en förbränningsmotor.

Nackdelar: Det finns inte så många vätgasmackar att välja på i Sverige. Fortfarande högt inköpspris.

Hur är det egentligen med batterierna?

Till skillnad från en vanlig bil med bensinmotor har hybridbilar och de flesta elbilar ett batteri för att lagra strömmen. De flesta batterier tappar en del kapacitet med åren, men inte alls så mycket som många tror. Toyotas hybridbatterier är särskilt utvecklade för att ge så mycket energi som möjligt i alla situationer, även när det är kallt eller efter flera års användning. Toyota erbjuder tio års garanti på hybridbatterier.

Dagens litiumjonbatterier som sitter i många elbilar kan ibland ha svårt att prestera i kallt klimat, efter många års användning eller vid upprepad snabbladdning. Därför utvecklar Toyota redan nu nästa generations batterielbilar med så kallade solid state-batterier, som kommer lösa många av "knutarna" med dagens elbilsbatterier.



Mirai är Toyotas första vätgasbil.

Hur ser framtiden ut?

Det är ingen tvekan om att fullhybriderna/elhybriderna spelar en viktig roll för att minska utsläppen och köra igång omställningen till eldrift på allvar. Särskilt för alla som inte kan ladda sin bil hemma – till exempel lägenhetsbor.

En laddhybrid kan vara lösningen för dig som kan ladda bilen hemma eller på jobbet och därmed jobbpendla utsläppsfritt, men som ändå vill kunna köra längre sträckor till exempel på helgen eller semestern.

Vätgasbilarna är en energismart lösning som kommer locka många köpare när bilarna blir billigare att köpa och när det finns fler tankställen. Och under tiden tittar Toyota på att utveckla en batterielbil med solid state-teknik.

16. Jodå, Citroëns modeller med gasfjädring kunde köras på tre hjul

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2016-02-07 06:37, uppdaterad 2019-01-11 11:26

Kluriga tekniken räddade presidentens liv – och är fantastiskt kul att se på Youtube.



Den gamla myten om att det går att köra en gasfjädrad Citroën på tre hjul är sann. Citroën har till och med gjort en reklamfilm där en GS kör runt på tre hjul utan problem.

Den gashydrauliska fjädringen må vara på väg bort men Citroën har lovat att ersätta den med en modernare, och lika bekväm, variant. Det ryktas att Bose är leverantöroch det vore i så fall lovande, men inget är officiellt ännu.

Fram till dess får vi känna oss nostalgiska över den sköna fjädringen som kombinerar utsökt komfort med bra köregenskaper.

Både lyxiga Citroën SM och de mer folkliga GS och DS gick att köra på tre hjul. Faktum är att det var fjädringen i Citroën DS som räddade livet på Frankrikes president Charles de Gaulle när han utsattes för ett mordförsök i augusti 1962.

Trots att hjulen var sönderskjutna kunde bilen köra vidare i full fart.

FILMER: **https://youtu.be/v9Vp-Y6Ue3w**

https://youtu.be/ujxPaV-R0el



Nu är det slutkört för gashydraulisk fjädring hos Citroën



Citroën utvecklar bekväm ersättare till gasfjädringen



Citroën Aircross kan vara årets konstigaste konceptbil



10 lyxbilsfakta som får dig att gå i totalspinn



Osäker framtid för smart lufthybrid från PSA

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

17. Udda bilar: Innocenti 90-120

Peter Klemensberger 13 januari 2019

Ny snits på formen men där under gammal teknik i fin form. Italiensk design och brittisk teknik samsades hos Innocenti 90-120.



Moderna former ritade av ett italienskt designhus och kompakta, väldisponerade mått. Det är lätt att ta denna småbil för en i raden nya som dök upp under 1970-talet. Jo, den debuterade 1974 men under skalet fanns teknik från ”Hundkojan”, Mini, småbilens urmoder från 1959.

Italienska Innocenti var bekanta med Hundkojans teknik då man hade byggt bilen på licens sedan 1965 och 1972 och ingick i British Leyland-koncernen. Med ett nytt årtionde på ingång vände man sig till designhuset Bertone för en uppdatering av den italienskbyggda bilen. Resultatet blev en kantig bil, ett helgerån kanske flera tycker i dag men då var det många som jublade över ny design och halvklombikaross.

Men även under skalet hade det hänt saker. Kylaren var inte längre placerad vid sidan av motorn utan framtill som brukligt, bromskretsarna löpte nu diagonalt och hjulen växte från tio till tolv tum i diameter.

Vår Stig Björklund körde bilen under Turinsalongen och slogs av hur mycket bättre den var än föregångaren. Den var tystare, snabbare, hade bättre instrumentering och sköna stolar. Till våra trakter letade sig dock aldrig Innocenti 90 eller 120, som hade olika namn beroende på om de var utrustad med motor på 850 eller 1 275 kubikcentimeter.

1975 gick British Leyland i konkurs och märket Innocenti såldes till sportbilstillverkaren de Tomaso som fortsatte tillverkningen av modellen och inledde senare ett samarbete med japanska Daihatsu. Även om bilen fick en uppdatering där formerna mjukades upp och grillen fick en mer intetsägande framtoning så gick det inte att ta miste om att dess ursprung, framför allt när man synade bulan på takets bakkant.



TEKNIKENS VÄRLD PROVKÖRNING

ALLT OM BILEN

Innocenti 90-120:

Trimmad hundkoja i italienska kläder

■ En ny Mini i italienska finkläder blev den stora lilla stjärnan på 1974 års Turinsalong. Den ska tillverkas i 40 000—50 000 exemplar om året, men blir ändå inte en allvarlig konkurrent till "Ur-hundkojan" — än så länge. Den här nykomlingen från Turin ska nämligen inte säljas utanför Italien, betonar British Leyland mycket energiskt.

Och vad rör det sig om? Mycket förenklat en vanlig Mini 1000 och en 1275 GT i kläder från Bertone. Men egentligen en hel del mer än så.

Båda är snabbare än sina förebilder genom att motorerna är mera trimmade. Det gamla receptet med sidomonterad kylare har slopats, här sitter kylaren fram och har eldriven termostatstyrd fläkt.

■ Skivbromsar fram, även på 1000-modellen, och diagonaldelade kretsar à la Audi och Saab. 12-tumshjul i stället för 10-tummar inte att förglömma.

Ny interiör med generösare säten — men ändå ungefär samma utrymmen som i vanliga Mini. Instrumentering och reglage av mera konventionell typ, dvs rikhaltigare respektive bättre åtkomliga än hos Hundkojan.

Och utanpå detta alltså ett nytt skal med rätt mycket av Renault 5 över sig. Med den karakteristiska "spoilern" i takkanten som enda personliga signatur — men fortfarande den kompaktaste småbilen av dem alla.

■ Hur är nya Mini på vägen? Mycket, mycket tystare än föregångaren, det är det första och det starkaste intrycket efter en mycket kort provkörning utanför Turin. Framför allt slipper man Hundkojans påträngande vägljud.

Instrument och reglage sitter betydligt bättre till än i den gamla, och vi får nog ge nykomlingen en eloge även för framstolarna.

Övergången till 12-tumshjul bör också betyda bättre egenskaper på ojämn väg — det hann vi inte riktigt känna av — men däremot är det fjädringsmässigt samma gamla Mini som alltid. Den är långt ifrån så komfortabel som konkurrenterna Renault 5, Audi 50 eller Fiat 127, men å andra sidan fortfarande den mest direkta av dem alla.

Rena radiobilen, och det är väl så vi vill ha Hundkojan — även om den klär om sig vart femtonde år. ■

Stig Björklund

● *Den nya Innocentikojan är fortfarande kompakt men tystare och rymligare än dagens Mini från England.*

● *Bakom den nya fronten gömmer sig samma motor som i dagens Mini.*

● *Innocenti Minin har kombilucka bak och bättre innerutrymmen än den gamla Austin.*

● *Instrumentbrädan är säregen men har bättre reglageplacering än i gamla kojan.*

SNABBFAKTA

● Innocenti Mini 90—120 är nya italienska versioner av Mini 1000 och Mini 1275 GT. Tvärställd motor på fortfarande 998 respektive 1 275 cm³, effekt 49 respektive 65 hk DIN vid 5 600 r/m.

● Fyrväxlad helsynkroniserad låda med golvspak. Fart vid 1 000 motorvarv per sekund 23,5 respektive 25,6 km/h.

● Uppgiven accelerationstid för stående kilometern Mini 90 38,2 sek, Mini 120 35,0 sek. Toppfart 140 respektive 155 km/h.

● Fjädring och hjulupphängning med tvär- och längslänkar, gummielement och teleskopstötdämpare.

● Mått och vikt: Längd 412 cm (mot 405,5), bredd 150 cm (141), höjd 138 cm (145), axelavstånd 204 (oförändrat), spårvidd fram/bak 126/125 resp 121/135 (mot 121/116 resp 124/120). Vikt körklar utan förare 720—730 kg. (Original Mini 1000—1275 GT 655—690 kg.)

LÄS MER: Udda bilar vi har kört

1990 tog Fiat över Innocenti och modellen lades ned 1993 medan sista bilen vid namn Innocenti tillverkades 1996. Om det där med Bertone intresserade dig så kan vi tipsa om vår systertidning Klassiska Bilar nummer 2/2017 som belyser 13 av designhusets bilar.

Klassiker

18. Chevrolet Nova Rally

Mårten Carlsson 2019-01-14 7:15

1971 erbjöd Chevrolet den lilla Nova i Rally-utförande, vilket kan beskrivas som ett slags pseudo-muskelbil.



Året är 1971 och de amerikanska biltillverkarna inser att muskelbilspoken är över. Miljökrav, säkerhetskrav och höga premier gjorde det omöjligt att fortsätta leverera monstermaskiner på flera hundra hästar och bensinförbrukning därefter. Men folk ville ändå ha bilar som var lite tuffare än grannens bil, så man hittade på en hel rad varianter som till det mesta bestod av dekaler och tillbehör.

En sådan bil som kom fram ur detta var Nova Rally.

Vad man fick till sin Nova var rallyemblemen, stripes, rally-fälgar som normalt syntes på Oldsmobile Cutlass och lite övriga attribut för att likna en potent muskelbil.

Vad man inte fick var SS-versionens 350" L-48 motor, utan standard för dessa var raksexa på 250" upp till 350" L-65 motorn med tvåportsförgasare.

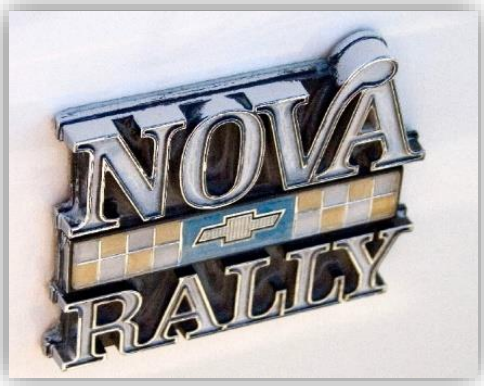
Rally-paketet hette RPO-YF1 på Chevrolets språk, 1971 beställdes 7700 stycken på det sättet, 1972 hela 33319. 1973 så gick hela motorutbudet att få till Nova SS, så då ströks den billigare Rally-varianten. Men den kom dock att dyka upp igen åren 1977-79, nu hette tillvalspaketet Z-26 istället. Skälet till att Rally-Novan gjorde entre på scenen igen var att inför 1977 utgick SS-Novan.

1977 års Nova Rally fick samma utrustningspaket som den nu hädangångna SS, förutom kromad grill och andra stripes, inte heller hade den SS-versionens styvare fjädring. 6901 Rallynovor byggdes 1977

1978 var inga stora förändringar, lite annorlunda stripes och nästa exakt lika många byggda som föregående år, 6903 stycken köpare valde denna modell.

1979 års Chevrolet Nova Rally gjordes i 2200 exemplar. motoralternativen var tre, 250" sexa, 305" V8 och 350" LM-1 motorn på 170 hästkrafter. 1979 var ett kort år för Novan då den ersattes med Citation.

1985 återkom förvisso namnet Nova, men då på en Toyota Corolla. Den byggdes i en fabrik i Freemont som samägdes av General Motors och Toyota, fram till 1988



Rallyemblemet.



1972 års Nova Rally,med Chevrolets klassiska "see the USA" slogan



Nova Rally gjorde comeback 1977, 6901 såldes av den här varianten



1978 Chevrolet Nova Rally, här ser man hur stripesen fortsätter innaför bakljusen, 6903 byggda detta år.



1979 års Chevrolet Nova Rally gjordes i 2200 exemplar.

Klassiker

19. Grattis Hornet!

Carl Legelius, 18 januari 2009

I dag den 18 januari då Hilda och Hildur har namnsdag hyllar vi Hornet!



Hornet betyder bålgeting och inte mindre än tre olika tillverkare har använt namnet på vitt skilda bilar.



Låg och lång, Hudson Hornet 1953.

Hudson Hornet

Hudson som varumärke har gått en ny vår till mötes efter att den animerade succéfilmen Bilar från Pixar premiärvisades för några år sedan. Nu är det massor av femåringar som vet precis hur en Hudson Hornet ser ut!

Hudson är annars inte precis hågkommen som en prestandabil men Hudson Hornet som kom 1951 blev under ett par år med 45 vunna tävlingar den mest framgångsrika bilen i Stock Car Races som i USA kördes med nya fabriksbilar, inte som i Sverige med gammalt skrot.

Hudsons sidsexa hade begåvats med Miracle H-Power tack vare Super Power-Dome, vilket var ett topplock i aluminium.

Motorn på 308 cu.in. döptes till Sensational H-145 Engine, H stod för hög kompression (7,2:1) och 145 för hästkraftsantalet. Bara ett par år senare var detta helt utklassat av konkurrensen från de tre stora tillverkarna som alla hade nykonstruerade V8:or.

Lustigt nog kallade Hudson precis som Wolseley 20 år tidigare en mindre modell för Wasp. Nära till hands med en stor och en mindre geting så det hade säkert Hudson kommit på oberoende av Wolseley, ett märke som man i Detroit inte hade någon koll på.



Wolseley Hornet 1934.

Wolseley Hornet

Ordet Muscle Car var inte myntat 1930 men det skulle ha passat på den förstaWolseley Hornet, i grunden småbilen Morris Minor försedd med en sexcylindrig OHC-motor på 1271 cc. Chassiet var väl inte helt moget för denna motorisering men modellen utvecklades fram till 1936.

Från fabriken kom mest täckta Saloons men det fanns specialversioner med öppna sportkarosser i engelsk stil. Dessa har M.G.-entusiaster i alla tider avvisat som pseudo-sportbilar trots att motorerna i samtida M.G. hade samma ursprung.

BMC återupplivade 1961 namnet Hornet på en Wolseley som liksom dess tvilling Riley Elf var en Hundkoja med utbyggd koffert.

Fronten var försedd med kylarattrapp i traditionell stil, givetvis med belyst Wolseleyemblem. Dessa två ädelkojor var de första med vevbara sidorutor. Tillverkningen upphörde 1969 och då hade man hunnit med både Mark II och III.



Lyxkojan med egen nos och egen akter riktade sig till ehhh...
Ja det visste nog inte BMC riktigt själva.



AMC Hornet 1974.

AMC Hornet

American Motors Corporation, AMC, bildades 1954 genom en fusion av Hudson och Nash. Hudsons modeller försvann omedelbart och märket hamnade på lätt maskerade Nash-bilar.

Både Nash och Hudson upphörde som märken 1958 varvid det tidigare modellnamnet Rambler befordrades till märkesstatus. Sedan blir det ännu rörigare och skillnaden mellan märkesnamn och modellnamn allt otydligare.

Från 1966 anses AMC vara ett eget märke. 1970 döpte AMC en ny modell till Hornet. Det var en kompaktmodell delvis baserad på Rambler American som den ersatte men med ny och stilren formgivning.

En ganska slätstruken konstruktion som fattiga AMC i många år höll i gång med facelifts och namnbyten. Namnet Hornet försvann 1977 och ersattes av Concord.

Bäst hågkommen variant av grundformen är den fyrhjulsdrivna Eagle Wagon som brukar kallas världens första SUV. Den fanns modellåren 1980-1987.



AMC Hornet SST Sedan 1970–72



AMC Hornet Hatchback 1973



AMC Hornet 1977. Sedan fick den nytt liv som Concorde och därefter som Eagle.

20. Fredagsfilmen: Åk med i Koenigsegg Agera RS i 457 km/h



FILM: https://youtu.be/xj4gar5dKAU

21. Kristoffersson dansade fram i Finnskogsvalsen

Av **bjornasplind** | söndag 13 januari 2019 kl. 13:14

Johan Kristoffersson utnyttjade sitt deltagande i Finnskogsvalsen på bästa sätt. Volkswagen Dealer Team BAUHAUS-föraren var snabb på sträckorna och skaffade mycket värdefull erfarenhet i uppladdningen inför Rally Sweden.



Utom tävlan var Johan Kristoffersson snabbast på de fem sträckorna i Finnskogsvalsen med sin Polo GTI R5.

Eftersom Kristoffersson och co-drivern Stig Rune Skjaermoen utnyttjade möjligheten till rekognosering och egna noter så deltog duon utom tävlan i Torsby-trakten under lördagen. Just vikten av att göra korrekta noter var en lärdom Johan tog med sig från premiärtävlingen i Elverum för några veckor sedan och utvärderingen verkar ha gett resultat redan.

– Jag skrev noter bättre och förstod dem bättre. Helt klart ett steg framåt. Mycket bättre flyt i körningen jämfört med Elverum, konstaterar den dubble rallycrossvärldsmästaren efter fem avklarade specialsträckor, varav tre i mörker.

Samarbetet med Skjaermoen fungerar också alldeles utmärkt.

– Stig Rune är duktig på tajmingen. Han håller på noterna och det passar mig att få dem ganska sent.

Resultaten har visat sig omgående för det nya rallyparet. Precis som i Romjulsrally var Polo-ekipaget snabbast, även om inte någon officiell resultatlista visar det.

Kristoffersson berättar att han attackerade mer den här gången, men vet fortfarande inte om han är uppe på acceptabel VM-nivå.

– Det fattas en riktig värdemätare än så länge. Jag vet inte riktigt hur mycket mer obekväm jag måste bli för att det ska gå nog fort. Jag är så pass grön ännu att det är lättare om någon annan först bevisar att det går att köra fortare. Självklart, om man ska bli bäst i världen så måste man ta de stegen själv, men där är jag inte riktigt än.

Den jämnhet som har präglat Kristofferssons karriär, i synnerhet de två senaste rallycrossäsongerna, strävar han förstås efter även i rallyskogen. Framstegen syns också, trots bristande erfarenhet.

–Skillnaden mellan när jag pushar för mycket och när jag pushar för lite minskar. De riktigt bra svängarna blir fler och fler, tycker 30-åringen från Arvika.

En viss återhållsamhet måste han ändå ha, för att inte gå miste om värdefulla mil i tävlingstempo.

– Än så länge är det lite begränsat med reservdelar som vi har kunnat få tag på. Det finns också i bakhuvudet.

Finnskogsvalsen innebar att Johan, med sen starttid, fick köra mer på grus och dessutom på spåriga vägar.

– När det är spårigt efter däck som är mycket smalare så rider mina däck på sidorna av spåren. Det gör att man måste ligga och vakta bilen hela tiden om den hoppar ur spåren.

Volkswagen Dealer Team BAUHAUS-gänget hann med en testdag i Anttila före Finnskogsvalsen, även denna med viktiga lärdomar.

– Det vi testade där funkade bra idag, summerar Johan Kristoffersson och lägger nu fokus på Race of Champions i Mexiko kommande helg och därefter Bergslagsrallyt 26 januari.

Däremellan ska Johan också hinna svida om till Idrottsgalan, 21 januari, där han är nominerad i klassen Årets Manlige Idrottare och finns kvar i kampen om Jerringpriset.

SLUT